

ECLI	ECLI:NL:RVS:2025:429
Datum uitspraak	5 februari 2025
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 8 maart 2022 heeft de raad van de gemeente Cranendonck het bestemmingsplan "Samen mee naar de A2" gewijzigd vastgesteld. Het plan voorziet in een nieuwe ontsluitingsroute van de A2 naar het bedrijventerrein 't Chijnsgoed en het landbouwontwikkelingsgebied (LOG) Chijnsgoed. Het doel van het bestemmingsplan is om het vrachtverkeer om de kern van Maarheeze heen te leiden, richting de A2 via een in ruimtelijk opzicht aanvaardbare ontsluitingsvariant. Door bewonersinitiatieven zijn 23 ontsluitingsvarianten aangedragen, waarvan er drie nader zijn onderzocht. Uiteindelijk is gekozen voor de variant waarbij de bestaande wegen Sterkselseweg, Grote Bleek en d'Aasdonken worden verbreed.

Volledige tekst

202202654/1/R2

Datum uitspraak: 5 februari 2025

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellante sub 1], gevestigd in Maarheeze, gemeente Cranendonck,
 2. [appellant sub 2], wonend in Maarheeze, gemeente Cranendonck,
 3. [appellant sub 3], wonend in Maarheeze, gemeente Cranendonck,
 4. [appellant sub 4], wonend in Maarheeze, gemeente Cranendonck,
- appellanten,

en

de raad van de gemeente Cranendonck,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 8 maart 2022 heeft de raad het bestemmingsplan "Samen mee naar de A2" gewijzigd vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellante sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3] en [appellant sub 4] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en de raad hebben nadere stukken ingediend.

[appellant sub 2] en [appellant sub 3] hebben een verzoek om schadevergoeding vanwege overschrijding van de redelijke termijn ingediend.

De Staat der Nederlanden (de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) is partij in dit geding.

De Afdeling heeft de zaak op zitting behandeld op 9 augustus 2024, waar [appellant sub 2] en de raad, vertegenwoordigd door mr. M. van Moorsel, advocaat in Nijmegen, en S.R. Niessen, zijn verschenen.

Overwegingen

Overgangsrecht inwerkingtreding Omgevingswet

1. Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6, derde lid, van de Invoeringswet Omgevingswet blijft op een beroep tegen een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan waarvan het ontwerp vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage is gelegd het recht zoals dat gold onmiddellijk vóór dat tijdstip van toepassing tot het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Het ontwerpplan is op 29 oktober 2020 ter inzage gelegd. Dat betekent dat op deze beroepsprocedure het recht, waaronder de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro), zoals dat gold vóór 1 januari 2024 van toepassing blijft.

Inleiding

2. Het plan voorziet in een nieuwe ontsluitingsroute van de A2 naar het bedrijventerrein 't Chijnsgoed en het landbouwontwikkelingsgebied (LOG) Chijnsgoed. Het doel van het bestemmingsplan is om het vrachtverkeer om de kern van Maarheeze heen te leiden, richting de A2 via een in ruimtelijk opzicht aanvaardbare ontsluitingsvariant. Door bewonersinitiatieven zijn 23 ontsluitingsvarianten aangedragen, waarvan er drie nader zijn onderzocht. Uiteindelijk is gekozen voor de variant waarbij de bestaande wegen Sterkselseweg, Grote Bleek en d'Aasdonken worden verbreed.

3. [appellante sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3] en [appellant sub 4] zijn gevestigd of wonen direct aan of in de nabijheid van het plangebied. Zij zijn het niet eens met de vaststelling van het plan en vrezen vooral dat hun woon- en leefklimaat of bedrijfsbelang wordt aangetast.

Toetsingskader

4. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling oordeelt niet zelf of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van

het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. Daarbij kan aan de orde komen of de nadelige gevolgen van het plan onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen.

Integere behandeling

5. [appellant sub 3] betoogt dat geen sprake is van een integere benadering en behandeling door de raad. Hij verwijst ter onderbouwing hiervan naar de eerder ingediende stukken van de afgelopen jaren.

5.1. [appellant sub 3] heeft zich in het beroepschrift in zoverre beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van eerder ingediende stukken, waaronder die van de zienswijze. In het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijze. [appellant sub 3] heeft in het beroepschrift geen redenen aangevoerd waarom de weerlegging van die zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Het betoog slaagt niet.

Alternatieven

6. [appellante sub 1] betoogt dat de raad minder belastende en betere alternatieven niet voldoende heeft onderzocht. [appellante sub 1] voert hierover aan dat het plan onevenredig is, omdat het plan gedeeltelijk betrekking heeft op haar gronden. Zij wil niet zomaar grond afstaan en volgens haar is een beter alternatief om de bestaande Grote Bleek te verbreden of om een rotonde te realiseren voor de aansluiting naar de Sterkselseweg.

6.1. De raad moet bij de keuze van een bestemming een afweging maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven moeten in die afweging worden meegenomen.

De raad heeft toegelicht dat door bewonersinitiatieven 23 nieuwe ontsluitingsvarianten zijn aangedragen. Daaruit zijn drie voorkeursvarianten overgebleven, waarvoor een haalbaarheidsstudie is gedaan. Hieruit is één variant gekozen om verder te ontwikkelen. Verder heeft de raad in beroep toegelicht dat de keuze om de weg in het bosje ten noorden van de huidige Grote Bleek te leggen, in plaats van op de huidige Grote Bleek, tot een beperktere aantasting leidt van het woon- en leefklimaat van de woningen aan de zuidzijde van de Grote Bleek. Door de weg in het bosje aan te leggen en niet achter het bosje, nog verder ten noorden van de Grote Bleek, wordt de voor de verwezenlijking van het plan benodigde oppervlakte aan grond van [appellante sub 1] ook verminderd. Op de zitting heeft de raad daarnaast toegelicht dat de realisatie van een rotonde andere problemen met zich brengt. Daarom heeft de raad toereikend gemotiveerd waarom niet voor dat alternatief is gekozen.

Het betoog slaagt niet.

6.2. Voor zover het betoog van [appellante sub 1] ertoe strekt dat het plan niet uitvoerbaar is omdat het plan gedeeltelijk betrekking heeft op haar gronden en zij niet zomaar grond wil afstaan, heeft de raad erop gewezen dat de gemeente in gesprek is met [appellante sub 1] om de benodigde grond te verwerven. Mocht minnelijke verwerving niet slagen, dan zal de gemeente indien nodig overgaan tot onteigening van het betreffende perceelsgedeelte omdat de uitvoering van het bestemmingsplan noodzakelijk is om het vracht- en sluipverkeer in de kernen Maarheeze en Sterksel te beperken, aldus de raad. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad hiermee toereikend gemotiveerd waarom de gekozen variant uitvoerbaar is.

Het betoog slaagt niet.

Verkeer

7. [appellante sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 4] betogen dat de raad ten onrechte heeft geconcludeerd dat het plan niet zal leiden tot onaanvaardbare verkeersoverlast. Volgens [appellant sub 4] leidt het plan ook tot aantasting van de verkeersveiligheid en -doorstroming, en heeft de raad daar ten onrechte geen verkeerskundig onderzoek naar gedaan.

[appellante sub 1] voert aan dat door het plan het probleem van de overlast van vracht- en sluipverkeer dat door de woonkernen rijdt, naar haar perceel wordt verschoven. Daarnaast is de Grote Bleek straks geen eenrichtingsweg meer, waardoor verkeersoverlast zal verdubbelen. Ook gelet op het doel van dit plan, namelijk de kernen ontzien van verkeer, is het niet aannemelijk dat de hoeveelheid verkeer over de Grote Bleek gelijk zal blijven.

[appellant sub 2] voert aan dat niet duidelijk is of de verkeersintensiteiten op de juiste manier zijn berekend. Het is bijvoorbeeld onduidelijk of de prognose voor het jaar 2030 van de autonome situatie juist is. Voor bijna alle deelgebieden lijkt de autonome situatie in 2030 namelijk ongeveer gelijk te zijn aan de plansituatie in 2030. Verder is het de vraag of op de juiste manier rekening is gehouden met aanvullende maatregelen in de kernen om het doorgaande vrachtverkeer te weren.

Volgens [appellant sub 4] is het onduidelijk op welke verkeerscijfers de raad zich heeft gebaseerd en wat de samenstelling van het verkeer is, aangezien deze gegevens ontbreken in de plantoelichting en de bijlagen bij het plan. Daarbij tekent hij aan dat geen rekening mag worden gehouden met spreiding van landbouwverkeer en vrachtwagens over de dag.

[appellante sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 4] vragen zich verder af of - op de juiste wijze - rekening is gehouden met de "coronafactor".

7.1. De raad stelt zich op het standpunt dat hij op basis van het "Memo Verkeerscijfers Samen naar de A2" van Arcadis van 23 november 2021 (hierna: het memo van Arcadis) mocht concluderen dat het bestemmingsplan niet tot een onaanvaardbare verkeerssituatie leidt. Uit dat onderzoek concludeert de raad namelijk dat het effect van de planontwikkeling op de verkeersintensiteiten in 2030 beperkt van omvang is.

Verder stelt de raad, onder verwijzing naar het rapport "Samen Mee Naar De A2; Haalbaarheidsonderzoek 3 ontwikkelingsvarianten bedrijventerrein 't Chijnsgoed en LOG Chijnsgoed" van Arcadis van 4 november 2015 (hierna: het haalbaarheidsonderzoek van Arcadis), dat onderzoek heeft plaatsgevonden naar de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. Daarover heeft Arcadis geconcludeerd dat de verkeersveiligheid niet in het geding komt en dat de verkeersafwikkeling goed is.

7.2. Uit paragraaf 4.3 van de plantoelichting, die is gebaseerd op het memo van Arcadis, volgt dat de verkeersintensiteiten zijn berekend op basis van het BBMA verkeersmodel s107a. Dit is het vigerende verkeersmodel dat is vastgesteld voor de regiogemeenten en heeft als basisjaar (huidige situatie) 2015 en als prognose jaar (autonome ontwikkeling) 2030. In dit verkeersmodel zijn de relevante ruimtelijke ontwikkelingen, zoals uitbreiding van bedrijventerrein 't Chijnsgoed en het LOG 't Chijnsgoed, opgenomen. Daarnaast is rekening gehouden met de groei in de gemeenten ten aanzien van inwoners en arbeidsplaatsen. Ook is rekening gehouden met aanvullende maatregelen in de kernen om het doorgaande vrachtverkeer door de kernen te weren.

De cijfers zijn herijkt op basis van in 2020 en 2021 uitgevoerde verkeerstellingen. Bij de

tellingen die verricht zijn tijdens de coronapandemie is rekening gehouden met een zogenoemde "coronafactor". Deze coronafactor is bepaald over de weken dat de telling plaatsgevonden heeft. Van de weken dat de telling plaatsvond, is een gemiddelde genomen van de drukte op de weg, volgens data van het CBS (Mobiliteit in coronatijd (cbs.nl)). Op deze manier wordt rekening gehouden met eventueel lager uitgevallen tellingen. Het resultaat van deze stap is een nieuwe huidige situatie 2021 en een bijgestelde prognose voor het jaar 2030.

Voor de effecten als gevolg van de planrealisatie is gekeken naar het verschil tussen de prognose voor het jaar 2030 en de plansituatie 2030. De verkeersintensiteiten op de Pastoor Thijssenlaan en de Sterkselseweg nemen lichtelijk af ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De verkeersintensiteiten op de Grote Bleek (ter hoogte van de A2 en ten westen van de A2), Ulkedonken en d'Aasdonken blijven nagenoeg gelijk.

7.3. Naar het oordeel van de Afdeling mocht de raad op basis van het memo van Arcadis tot de conclusie komen dat het bestemmingsplan niet leidt tot een onaanvaardbare verkeersoverlast voor [appellante sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 4]. Wat zij hebben aangevoerd, geeft de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat dit onderzoek zulke gebreken of leemten in kennis vertoont dat de raad zich daarop niet heeft mogen baseren. Op de zitting heeft de raad toegelicht dat in de autonome situatie al rekening is gehouden met verkeersmaatregelen om het verkeer uit de kernen te weren, zoals het opheffen van het eenrichtingsverbod voor vrachtwagens op de Grote Bleek. Dit betekent dat ook in de autonome situatie, dus zonder de vaststelling van dit plan, al rekening is gehouden met vrachtverkeer dat zich via de Grote Bleek verplaatst, omdat het uit de kernen wordt geweerd. Daardoor zijn de autonome situatie en de plansituatie in 2030 ongeveer gelijk. Daar komt nog bij dat de te verwachten verkeersintensiteit op de Grote Bleek ruim onder de grens blijft die geldt voor de capaciteit van een erftoegangsweg van 60 km/u. Verder heeft de raad toegelicht dat Arcadis wat betreft de samenstelling van het verkeer heeft gerekend met een aandeel van 37,5% vrachtverkeer. Daarnaast heeft Arcadis rekening gehouden met een spitsintensiteit en dus niet met een gelijkelijke spreiding van het verkeer over de dag. Verder ziet de Afdeling, gelet op de door de raad gegeven toelichting, in wat [appellante sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 4] hebben aangevoerd geen aanleiding om te oordelen dat de "coronafactor" niet juist is toegepast.

Wat [appellant sub 4] heeft aangevoerd, geeft de Afdeling verder geen aanleiding voor het oordeel dat het haalbaarheidsonderzoek van Arcadis zulke gebreken of leemten in kennis vertoont dat de raad zich daarop niet heeft mogen baseren. [appellant sub 4] gaat niet in op wat er volgens hem onjuist is aan het haalbaarheidsonderzoek van Arcadis.

De betogen slagen niet.

Bereikbaarheid

8. [appellante sub 1] betoogt dat de bereikbaarheid van haar perceel verslechtert en dat zij daardoor wordt geschaad in haar bedrijfsvoering. Het viaduct is namelijk niet toereikend, omdat er slechts één vrachtwagen tegelijk over het viaduct kan rijden, zodat op drukke momenten de doorstroom van het verkeer wordt belemmerd. Daarom moet ook het gedeelte van het viaduct dat boven de snelweg loopt, verbreed worden. Op die manier wordt ook de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers vergroot.

[appellant sub 4] vreest dat hij met zijn landbouwvoertuigen niet langer de percelen kan bereiken in de bocht van het nieuwe tracé. Als er tien vrachtwagens binnen een aantal minuten tegelijkertijd over het viaduct willen rijden, dan kan er een file van 185 m ontstaan.

8.1. De Afdeling is van oordeel dat de raad zich op het standpunt mocht stellen dat het plan geen onaanvaardbare negatieve invloed heeft op de bereikbaarheid van de percelen van [appellante sub 1] en [appellant sub 4]. De raad beaamt dat op het viaduct ruimte is voor één vrachtwagen tegelijk, maar daarmee is rekening gehouden doordat een wegverbreding is voorzien aan weerszijden van het viaduct, zodat het verkeer daar kan wachten. Daar komt bij dat het volgens de raad, gezien de door Arcadis berekende spitsintensiteit, slechts incidenteel zal voorkomen dat voertuigen bij het viaduct op elkaar moeten wachten. Daarbij wijst de raad erop dat de afstand tussen het viaduct en de oprit van [appellante sub 1] ongeveer 300 m is. De kans op filevorming tot aan haar perceel is daarom klein. Verder heeft de raad erop gewezen dat de afstand tussen het viaduct en de bocht van het nieuwe tracé, waar een perceel van [appellant sub 4] aan is gelegen, ongeveer 800 m is. De raad stelt dat het hem daarom niet duidelijk is hoe [appellant sub 4] negatieve gevolgen kan ondervinden van de situatie bij het viaduct. De Afdeling acht hiermee voldoende onderbouwd dat het niet aannemelijk is dat mogelijke opstoppen tot aan de in- of uitrit van hun percelen zullen komen.

Over het betoog van [appellante sub 1] dat het deel van het viaduct dat boven de snelweg loopt moet worden verbreed, overweegt de Afdeling in aanvulling op het vorenstaande dat [appellante sub 1] het daarmee beoogde doel in deze procedure niet kan bereiken, omdat dat deel van het viaduct niet behoort tot het plangebied.

De betogen slagen niet.

Geluid

9. [appellant sub 2] vreest voor geluidsoverlast als gevolg van dit plan. Hij voert aan dat de gemeten geluidswaarden geen recht doen aan de daadwerkelijke en toekomstige overlast. Daarnaast is volgens hem geluidsoverlast door het afremmen en optrekken van groot verkeer voor of op het viaduct niet betrokken in de beoordeling of het plan kan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

9.1. De raad stelt zich op het standpunt dat geen sprake is van onaanvaardbare geluidsoverlast als gevolg van het plan. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie ter plaatse van de woning van [appellant sub 2] ruim onder de grenswaarde van 48 dB op grond van de Wet geluidhinder ligt en daarmee als acceptabel wordt beschouwd. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de cumulatieve geluidsbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 2] en daarin is geconcludeerd dat deze niet toeneemt. Verder heeft de raad toegelicht dat wel rekening is gehouden met optrekkend vrachtverkeer. In de berekeningen die zijn verricht met het computerprogramma Geomilieu wordt namelijk een optrektoeslag toegepast.

9.2. Naar het oordeel van de Afdeling mocht de raad zich op het standpunt stellen dat geen sprake is van onaanvaardbare geluidsoverlast als gevolg van het plan. Over het betoog van [appellant sub 2] over geluidsoverlast door het optrekken en afremmen van groot verkeer, heeft de raad op de zitting toegelicht dat het toepassen van een optrekcorrectie voor de woning van [appellant sub 2] hoe dan ook niet leidt tot een toename van het geluidsniveau. Daarnaast heeft het verkeer dat vanuit de oostelijke richting het viaduct oprijdt voorrang. Vooral aan de westelijke kant van het viaduct, die op grotere afstand van de woning van [appellant sub 2] ligt, zal het verkeer dus stoppen en optrekken. Verder heeft de raad erop gewezen dat ook onderzoek is gedaan naar de cumulatieve geluidsbelasting en dat die niet toeneemt ter plaatse van de woning van [appellant sub 2]. Wat [appellant sub 2] heeft aangevoerd, geeft de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de betrokken

onderzoeken zulke gebreken of leemten in kennis vertonen dat de raad zich daarop niet heeft mogen baseren.

Het betoog slaagt niet.

Stank

10. [appellant sub 2] vreest voor stankoverlast door optrekkende of afremmende vrachtwagens die kadavers of compost vervoeren.

10.1. De Afdeling komt tot het oordeel dat de raad zich op het standpunt mocht stellen dat het plan niet leidt tot onevenredige stankoverlast voor [appellant sub 2]. Het aantal vrachtwagens dat zal moeten wachten is volgens de raad relatief beperkt. Daarnaast ligt de woning van [appellant sub 2] op ongeveer 100 m afstand van het viaduct. [appellant sub 2] heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze bevindingen onjuist zijn. Gelet hierop heeft de raad zich op het standpunt mogen stellen dat geen zodanige aantasting van het woon- en leefklimaat van [appellant sub 2] optreedt, dat de vaststelling van het plan onevenredig is.

Het betoog slaagt niet.

Uitzicht

11. [appellant sub 2] betoogt dat het plan zijn uitzicht aantast, omdat verwacht wordt dat drie tot vijf vrachtwagens per minuut over het viaduct zullen rijden.

11.1. De Afdeling stelt voorop dat geen recht bestaat op een blijvend vrij uitzicht. Dit neemt niet weg dat de raad het belang van [appellant sub 2] bij behoud van zijn uitzicht moet betrekken in zijn belangenafweging. [appellant sub 2] woont op ongeveer 100 m afstand van het viaduct en tussen het viaduct en zijn woning zijn bomen aanwezig. Gelet hierop heeft de raad zich op het standpunt mogen stellen dat het uitzicht van [appellant sub 2] niet onevenredig wordt aangetast door de verkeersbewegingen over het viaduct die als gevolg van het plan kunnen optreden.

Het betoog slaagt niet.

Landschapsplan

12. [appellant sub 2] betoogt dat sprake is van een discrepantie tussen wat in de toelichting staat en wat in het landschapsplan is opgenomen. Het lijkt erop dat op basis van het landschapsplan geen bos of bomen ter plaatse van het viaduct over de A2 worden verwijderd, terwijl uit de plantoelichting volgt dat een deel van de beplanting op het talud aan de zuidzijde wordt gesnoeid.

12.1. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich terecht op het standpunt gesteld dat geen sprake is van een discrepantie tussen de plantoelichting en het landschapsplan, zodat alleen daarom al geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat het plan in zoverre niet deugdelijk is gemotiveerd. In hoofdstuk 3 van de plantoelichting wordt onder meer vermeld: "Om voldoende doorzicht voor het verkeer te krijgen moet de dichte beplanting in de bocht bij de aansluiting op de d'Aasdonken deels worden gekapt." De raad heeft toegelicht dat deze passage uit de plantoelichting, waar [appellant sub 2] op wijst, afkomstig is uit het landschapsplan. Daarnaast heeft de raad op de zitting nog toegelicht dat weliswaar de beplanting op de zuidzijde van het talud wordt gesnoeid, maar dat door de verbreding van de weg op het talud geen bomen of bos zullen worden aangetast.

Het betoog slaagt niet.

Woon- en leefklimaat aangrenzende bewoners

13. [appellant sub 3] betoogt dat het woon- en leefklimaat van bewoners aangrenzend aan het plangebied onevenredig wordt aangetast. De woonomgeving is namelijk al zwaar belast door de uitstoot als gevolg van de A2.

13.1. Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar overzichtsuitspraak over het relativiteitsvereiste, ligt in artikel 8:69a van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) besloten dat degene die vernietiging van een besluit beoogt, zich in beginsel niet met succes kan beroepen op belangen van anderen (uitspraak van 11 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2706, onder 6.4). Het betoog van [appellant sub 3] is gericht op het woon- en leefklimaat van bewoners aangrenzend aan het plangebied, terwijl [appellant sub 3] daar niet toe kan worden gerekend, aangezien hij op ongeveer 380 m van het plangebied woont. Daarom staat het relativiteitsvereiste in zoverre in de weg aan een vernietiging van het bestreden besluit en ziet de Afdeling af van een inhoudelijke bespreking van dit betoog.

Inrichting en hoogte van de weg

14. [appellant sub 4] betoogt dat de inrichting van de weg met bijbehorende voorzieningen ter plaatse van zijn woning en agrarisch bedrijf niet voldoende in het plan is vastgelegd. Hierdoor kan bijvoorbeeld een parkeerplaats worden aangelegd voor de uitrit van zijn perceel, waardoor de bereikbaarheid ervan kan worden aangetast. Daarnaast had volgens [appellant sub 4] in het plan moeten worden vastgelegd hoe hoog de weg kan komen te liggen. Een verhoging van de weg kan namelijk ook gevolgen hebben voor de bereikbaarheid, en ook voor de veiligheid bij het oprijden van de weg, lichthinder van auto's die uit het zuiden komen en voor zijn privacy. Omdat deze aspecten niet in het plan zijn vastgelegd, had de raad in zijn beoordeling moeten uitgaan van de maximale planologische mogelijkheden. Aangezien de raad dat niet heeft gedaan, zijn de ruimtelijke gevolgen van het plan niet zorgvuldig onderzocht, aldus [appellant sub 4].

14.1. De raad stelt zich op het standpunt dat in het bestemmingsplan niet exact de weginrichting hoeft te worden vastgelegd. Dat het theoretisch mogelijk is om binnen de bestemming parkeerplaatsen aan te leggen op de inrit, maakt dit volgens de raad niet anders, omdat het onrechtmatig zou zijn om de toegangsweg naar een bedrijf of woning te blokkeren. Over de hoogte van de weg heeft de raad toegelicht dat niet is voorzien dat de nieuwe weg hoger komt te liggen dan de huidige weg. Los daarvan heeft het plan volgens de raad geen onaanvaardbare gevolgen voor de privacy, lichthinder of verkeersveiligheid ter hoogte van het perceel van [appellant sub 4].

14.2. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad de inrichting en hoogte van de weg niet exact hoeven vastleggen in het plan. Het aanleggen van een parkeerplaats voor de uitrit van het perceel is geen representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. Gelet op onder meer de omstandigheden ter plaatse acht de Afdeling het namelijk niet aannemelijk dat een parkeerplaats voor zijn uitrit wordt aangelegd. De bereikbaarheid van het perceel hoefde daarom niet in het licht van de aanleg van een parkeerplaats op de uitrit beoordeeld te worden. Daarnaast overweegt de Afdeling over het betoog over de hoogte van de weg als volgt. Daargelaten of een verhoging van de weg een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden is, acht de Afdeling het gelet op onder meer de omstandigheden ter plaatse niet aannemelijk dat de weg voor het perceel zodanig wordt verhoogd dat een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat of een verkeersonveilige situatie ontstaat. Gelet hierop geeft het betoog over de inrichting en de hoogte van de weg geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de belangen van [appellant sub 4] onvoldoende heeft

onderzocht. De raad mocht zich gelet hierop op het standpunt stellen dat het plan in zoverre geen onaanvaardbare ruimtelijke gevolgen voor [appellant sub 4] met zich brengt. Het betoog slaagt niet.

Wegbreedte

15. [appellant sub 4] betoogt dat de Grote Bleek en het viaduct niet voldoen aan de CROW-richtlijnen voor de minimale wegbreedte van een ontsluitingsweg. In het Handboek wegontwerp, deel Gebiedsontsluitingen, is de richtlijn voor de rijstrookbreedte bij 80 km/uur-wegen 2,75 m en voor de verhardingsbreedte van twee rijbanen geldt een richtlijn van 7,5 m. Op grond van de verbeelding van het bestemmingsplan is de totale wegbreedte van de Grote Bleek maximaal 6 m en de totale wegbreedte van het viaduct maximaal 5 m, waarmee niet wordt voldaan aan de CROW-richtlijnen.

15.1. Over de wegbreedte van de Grote Bleek heeft de raad zich naar het oordeel van de Afdeling terecht op het standpunt gesteld dat de wegbreedte voldoet aan de CROW-richtlijnen. De Grote Bleek is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van maximaal 60 km/u. Uit het Handboek wegontwerp over erftoegangswegen volgt dat de verhardingsbreedte minimaal 4,5 m en maximaal 6 m moet zijn en de Grote Bleek voldoet daaraan. De normen waar [appellant sub 4] naar verwijst komen uit het Handboek wegontwerp over gebiedsontsluitingswegen en zijn in dit geval niet van toepassing.

Daargelaten of het in artikel 8:69a van de Awb vervatte relativiteitsvereiste zich zou verzetten tegen vernietiging van het vaststellingsbesluit naar aanleiding van het betoog over de breedte van het deel van het viaduct dat boven de snelweg loopt, overweegt de Afdeling in aanvulling op het vorenstaande dat [appellant sub 4] het met dit betoog beoogde doel - dat dit deel van het viaduct wordt verbreed - in deze procedure niet kan bereiken, omdat dat deel van het viaduct niet behoort tot het plangebied.

Het betoog slaagt niet.

Overige gronden

16. [appellant sub 3] heeft ook beroepsgronden aangevoerd over bijvoorbeeld het aan de gemeente opdragen om de totale milieuproblematiek van Maarheeze in kaart te brengen om tegemoet te komen aan de gerechtvaardigde verwachtingen van de burger en inhoudend dat de raad had moeten besluiten om de maximumsnelheid op de A2 te verlagen naar 50 km/u. Deze beroepsgronden gaan niet over dit plan en zij kunnen daarom niet aan de rechtmatigheid van het besluit tot vaststelling van het plan in de weg staan.

Het betoog slaagt niet.

Conclusie beroepen

17. De beroepen zijn ongegrond.

18. De raad hoeft geen proceskosten te vergoeden.

Overschrijding redelijke termijn

19. [appellant sub 2] en [appellant sub 3] verzoeken om een schadevergoeding vanwege overschrijding van de redelijke termijn.

19.1. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen, in de uitspraak van 29 januari 2014,

ECLI:NL:RVS:2014:188, is de redelijke termijn, bedoeld in artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (hierna: het EVRM), overschreden, indien de duur van de totale procedure te lang is. In zaken die worden voorbereid met afdeling 3.4 van de Awb, vangt de termijn aan op het moment van het indienen van het beroepschrift in eerste (en enige) aanleg. De termijn eindigt op het moment waarop de rechter uitspraak doet. De redelijke termijn voor een procedure in zaken zoals deze is in beginsel overschreden als de totale duur hiervan langer dan twee jaar heeft geduurd.

19.2. De redelijke termijn is gestart met het indienen van het beroepschrift door [appellant sub 2] op 2 mei 2022 en met het indienen van het beroepschrift door [appellant sub 3] op 3 mei 2022. Op het moment van doen van deze uitspraak is de redelijke termijn met meer dan negen maanden overschreden. Deze overschrijding is geheel toe te rekenen aan de Afdeling. Van bijzondere omstandigheden die aanleiding kunnen geven een langere behandeldingsduur te rechtvaardigen, is geen sprake.

19.3. Als uitgangspunt geldt een tarief van € 500 per half jaar waarmee de termijn is overschreden, waarbij het totaal van de overschrijding naar boven wordt afgerond. De Afdeling zal de Staat der Nederlanden (de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) daarom veroordelen tot betaling van € 1.000,00 aan [appellant sub 2] en € 1.000,00 aan [appellant sub 3], als vergoeding van de geleden immateriële schade.

Conclusie verzoeken

20. De verzoeken van [appellant sub 2] en [appellant sub 3] om schadevergoeding vanwege overschrijding van de redelijke termijn worden toegewezen.

21. De Staat moet de proceskosten vergoeden die [appellant sub 2] heeft gemaakt in verband met het verzoek om schadevergoeding. De Staat hoeft aan [appellant sub 3] geen proceskosten te vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart de beroepen ongegrond;

II. veroordeelt de Staat der Nederlanden (de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) om aan [appellant sub 2] een schadevergoeding van € 1.000,00, alsmede aan [appellant sub 3] een schadevergoeding van € 1.000,00 te betalen;

III. veroordeelt de Staat der Nederlanden (de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) tot vergoeding van bij [appellant sub 2] in verband met de behandeling van het verzoek om schadevergoeding opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 437,50, geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en mr. H.J.M. Besselink en mr. J.F. de Groot, leden, in tegenwoordigheid van mr. A.J. Kuipers, griffier.

w.g. Scholten-Hinloopen
voorzitter

w.g. Kuipers
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 5 februari 2025

271-1074